IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 64)**

z dnia 12 października 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 64)

12 października 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Arkadiusza Marchewki (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Realizacja wybranych projektów flagowych Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” – Program Batory.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Dziuba** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Maciej Styczyński** naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam pana prezesa Tadeusza Dziubę z Najwyższa Izby Kontroli. Witam pozostałych gości. Witam panie i panów posłów.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Realizacja wybranych projektów flagowych Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” – Program Batory. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Nie ma sprzeciwu.

A więc, panie prezesie, proszę o zreferowanie tematu.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Tadeusz Dziuba:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, proszę pozwolić mi dokonać króciutkiego wprowadzenia oraz przekazać później pałeczkę organizatorom tej specyficznej kontroli Najwyższej Izby Kontroli, a mianowicie kolegom z Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji. Jak państwo zapewne doskonale się orientujecie, wraz ze Strategią na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju wprowadzono, można powiedzieć, pewien specyficzny model wspierania strategicznych sektorów, który to model między innymi przewidywał dwanaście tzw. projektów flagowych, które w dużej skali miały oddziaływać na całą gospodarkę. W strategii wymieniono dwanaście projektów flagowych, a z tychże dwunastu sześć projektów poddanych było monitoringowi Najwyższej Izby Kontroli.

Ustalenia i oceny sprowadzają się w istocie do czterech zasadniczych, kluczowych punktów, a mianowicie, po pierwsze, pozytywnie oceniliśmy to, że zbudowano, zaprojektowano nowy system obejmujący planowanie strategiczne i zarządzanie przedsięwzięciami według ustalonej metodologii i przy zastosowaniu określonych narzędzi oceny. Po drugie jednak, zaprogramowany mechanizm okazał się, w naszej ocenie oczywiście, nie do końca skuteczny w tym sensie, że nie można dzisiaj powiedzieć, że w zasadniczym stopniu wpłynęło to na poziom rozwoju gospodarczego, a to z kolei oznacza, że potrzebne są korekty owego nowego podejścia, a przede wszystkim jego praktycznego zastosowania. Po trzecie, za główną przyczynę nieskuteczności uznaliśmy to, że projekty flagowe były przygotowane, nazwijmy to, nieprecyzyjnie. W raporcie używa się określenia, że były

nierzetelnie przygotowane. Po czwarte, co do pozytywów można powiedzieć, że z sześciu kontrolowanych projektów flagowych realizacja dwóch z programów – o tym będą bardziej szczegółowo mówili koledzy – wskazuje na to, że osiągnięto założone efekty oraz że mechanizm zarządzania, przynajmniej w odniesieniu do tych dwóch projektów, okazał się usprawniający. Pozytywnie też Najwyższa Izba Kontroli oceniła to, że w ramach administracji rządowej stworzono system monitoringu zaplanowanych, zaprojektowanych przedsięwzięć, między innymi obejmujący system czy narzędzie informatyczne o wdzięcznej nazwie MonAliZa.

To tak w ekspresowym skrócie dla zapamiętania korpusu naszych ustaleń. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, oddam teraz głos kolegom dyrektorom z Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, panie prezesie.

P.o. dyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli Maciej Maciejewski:

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, panie przewodniczący, szanowni państwo, moje nazwisko Maciej Maciejewski. Jestem pełniącym obowiązki dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji w Najwyższej Izbie Kontroli.

Nawiązując do ocen generalnych, które przytoczył pan prezes, chciałbym się skupić na Programie Batory. Tak też zrozumiałem również cel dzisiejszego spotkania, że będziemy się skupiali, ogniskowali na Programie Batory. Oczywiście oceny dotyczyły wszystkich skontrolowanych przez nas przedsięwzięć, ale przede wszystkim chciałbym zwrócić państwa uwagę na to, że oceny dotyczyły systemu, w jakim przedsięwzięcia, projekty flagowe były realizowane, w jakim rozpoczęto ich realizację. Program Batory jest tutaj o tyle interesujący i dla państwa, i w ogóle z punktu widzenia kontroli, że w pewnym sensie jakby zogniskował wszystkie zidentyfikowane przez nas niedociągnięcia programu, jego nieprawidłowości. Ryzyka, które się tu ujawniły, w przypadku Programu Batory zmaterializowały się. Za chwileczkę oczywiście przedstawimy szczegóły, ale chciałem tylko w ten sposób wprowadzić sytuację.

Istotnie ogólnie rzecz biorąc, dwa z projektów realizowane dotychczas w okresie, który objęliśmy kontrolą, wskazywały na osiąganie zakładanych efektów, natomiast generalnie nasza uwaga była taka, że nie udało się do końca wdrożyć podejścia projektowego, które zakładano. Administracja w związku z tym nie do końca określiła wszystkie cele, jakie chce w projektach osiągnąć. W konsekwencji również nie określiła mierników, jakimi będzie można badać, czy cele są osiągane. Ponadto nieprawidłowości dotyczyły również tego, że nie określono do końca sposobu ich sfinansowania oraz pełnego harmonogramu dojścia do osiągnięcia celów. Z punktu widzenia podejścia projektowego, o ile państwo macie tutaj jakieś doświadczenie, wiecie, że niedociągnięcia te były istotne. Zmaterializowały się one szczególnie w Programie Batory, czyli w programie dotyczącym promów dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Przygotowaliśmy dla państwa szczegółową prezentację, którą pan wicedyrektor Wilkowicz państwu przedstawi. Później oczywiście jesteśmy otwarci na wszelkie pytania. Dziękuj.

P.o. wicedyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli Michał Wilkowicz:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, właśnie o Programie Batory chciałbym bardziej szczegółowo opowiedzieć, jeżeli chodzi o ustalenia Najwyższej Izby Kontroli w ramach kontroli projektów flagowych. Ogólnie rzecz ujmując, Program Batory składa się z czterech projektów, które państwo mają tu na prezentacji przedstawione. Są to promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, o których będzie najwięcej mowy, dlatego że tutaj jest najwięcej ustaleń. Kontrolowaliśmy to w najszerszym zakresie. Są to także trzy projekty, które wówczas były jeszcze w fazie mocno wstępnej, stąd mniejszy zakres kontroli. Były to: zielona stocznia, INNOship i I-Offshore.

Jeżeli chodzi o kolory, wskazują one, zresztą na podstawie zresztą wspomnianego tu już systemu monitorowania MonAliZa, stan bezpieczeństwa, że się tak wyrażę, osią-

gnięcia celów. Promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej są na czerwono ze względu na to, że system monitorowania przez administrację rządową wskazywał już na moment zakończenia przez nas kontroli zagrożenia dla realizacji projektu. Skontrolowaliśmy Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wówczas jeszcze istniejące. Później część administracji rządowej, która zajmowała się nadzorem nad Programem Batory, przeszła do Ministerstwa Infrastruktury. Skontrolowaliśmy także Polską Żeglugę Bałtycką S.A. oraz spółkę Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" S.A. Były to wszystkie kluczowe podmioty zaangażowane w realizację zarówno całego Programu Batory, jak i w szczególności projektu promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Ogólnie według Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, celem Programu Batory było stymulowanie rozwoju technologii projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięcie sektora stoczniowego w kierunku produkcji innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej.

Jeżeli chodzi o konstrukcję finansowania wszystkich projektów składowych, to przedstawiamy państwu w formie graficznej szacowane koszty, zapewnione finansowanie oraz faktyczne wydatki. Jak widać, szacowane koszty są to ustalone przez nas w toku kontroli wartości. Jeżeli chodzi o zapewnione finansowanie, to jak tu państwo widzą, z czterech projektów jedynie INNOship miał zapewnione finansowanie, a to dlatego że był to projekt realizowany jako tzw. projekt sektorowy Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. W związku z tym były to środki pozyskane z funduszy unijnych. Jeżeli chodzi o faktyczne wydatkowanie, istotne kwoty poszły przede wszystkim w ramach programu, projektu promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jeżeli chodzi o INNOship, to też była dosyć istotna kwota 5000 tys. zł. W zakresie zielonej stoczni były to dopiero początki wydatków, a I-Offshore jeszcze nie wystartował, że tak się wyrażę.

Pozwolę sobie najpierw powiedzieć – zresztą powiem o nim najwięcej – o projekcie promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, dlatego że to był ten projekt, który ogniskował najwięcej naszej uwagi ze względu na liczbę jednostek w to zaangażowanych, stopień zaawansowania i stwierdzone nieprawidłowości. Natomiast trzeba jeszcze wspomnieć o samym systemie zarządzania. Jak powiedzieli już moi przedmówcy, tutaj wystąpiły istotne wady powodujące, że zarządzanie projektowe nie zafunkcjonowało tak, jak to miało wyglądać. Przede wszystkim brak było zasad zarządzania programem, za co odpowiadał Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W konsekwencji brak było zatwierdzonego planu celów i wskaźników realizacji, harmonogramu, budżetu. Nie powstał również zespół projektowy. W związku z tym nie doszło do podziału zadań i kompetencji, określenia kto, za co odpowiada, co jak później się okazało, miało istotne znaczenie przy pasywnym zachowaniu wszystkich uczestników projektu w sytuacjach kryzysowych. W momencie, kiedy już wystąpiły, zmaterializowały się istotne ryzyka, brak było też działań zaradczych, co było oczywiście konsekwencją tego, że wcześniej nie ustalono mechanizmów zarządzania ryzykami oraz podziału odpowiedzialności za poszczególne segmenty projektu.

Jeżeli chodzi o projekt promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, jego zakres, jego przedmiot obejmował zaprojektowanie i wybudowanie dwóch promów, samochodowo-pasażerskiego, przeznaczonego do eksploatacji w żegludze morskiej, oraz do przewozów drogą morską pasażerów i ładunków między Świnoujściem i Ystad. Zakładano, że projekt ten rozpocznie się we wrześniu 2018 roku, a zakończy 31 stycznia 2022 roku.

Jeżeli chodzi o nasze ustalenia, to na każdym etapie realizacji wystąpiły nieprawidłowości, które składały się powoli na całość niepowodzenia do tego etapu, który skontrolowaliśmy. Pierwsza rzecz, oczywiście pomijając brak zarządzania na najwyższym szczeblu całego projektu, pierwszy etap to wybór wykonawcy. Tutaj działania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej były nierzetelne. Wybrano podmiot, spółkę „Gryfia", która nie miała możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych do zrealizowania takiego projektu. Była w tym czasie zresztą w bardzo trudnej sytuacji finansowej, utraciła płynność finansową, była na etapie zatwierdzania planu naprawczego, który miał ratować sytuację stoczni. Polska Żegluga Bałtycka oparła się na oświadczeniach spółki „Gryfia", że jest ona zdolna zrealizować taki projekt. Polska Żegluga Bałtycka nie zweryfikowała owych oświadczeń, które jak później się okazało, były bez pokrycia. W tej sytuacji Polska Żegluga Bałtycka

zawarła kontrakt, który już na samym wstępie był obarczony licznymi ryzykami. Doszły do tego też pewne błędy formalne, ponieważ Polska Żegluga Bałtycka nie uzyskała zgód korporacyjnych na podpisanie kontraktu.

Kolejną wadą było określenie w kontrakcie parametrów promu, które odbiegały od tego, co Polska Żegluga Bałtycka wcześniej zamierzała osiągnąć. W ofertach, w różnych listach intencyjnych przedstawiała wymagane dla siebie parametry promu. W rzeczywistości kontrakt przyjął inne parametry wskazujące, że ma to być jednostka znacznie mniejsza niż Polska Żegluga Bałtycka potrzebowała. Z ustaleń kontroli wynikało, że kontraktowe parametry promu zostały zmniejszone, dopasowane do możliwości realizacyjnych „Gryfii", aczkolwiek i tak się okazało, że i tego „Gryfia" nie jest w stanie zrealizować. Generalnie działania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej wskazywały na chęć dostosowania się do możliwości wykonawcy.

Jeżeli chodziło o przebieg realizacji kontraktu, także tutaj wystąpiły nieprawidłowości po obu stronach, zarówno zleceniobiorcy, jak i zleceniodawcy. Polska Żegluga Bałtycka zawarła dwa aneksy, w tym pierwszy z przez nas kwestionowanych aneks nr 2, gdzie zmieniono kolejność realizacji pewnych etapów, w wyniku czego Polska Żegluga Bałtycka za 726 tys. zł nabyła pierwszą sekcję promu, co w tym momencie nie miało uzasadnienia ani ekonomicznego, ani technologicznego. Z kolei aneks nr 4 powodował, że Polska Żegluga Bałtycka przyjęła na siebie kolejne zobowiązania kontraktowe, zwiększając kwotę zobowiązań, mimo świadomości faktycznego braku możliwości kontynuowania prac przez „Gryfię".

Momentem, o którym można powiedzieć, że stało się oczywiste, że projekt nie może być w takich warunkach realizowany, był styczeń 2018 roku, kiedy z raportu konsultanta zatrudnionego przez firmę finansową, która miała potencjalnie sfinansować to przedsięwzięcie, wynikało, że „Gryfia" nie jest zdolna tego zrealizować. Przedstawił on w sumie dziesięć punktów określających działania, które „Gryfia" musiałaby podjąć, ażeby w ogóle dostosować swoje możliwości do zrealizowania kontraktu. Z tym, jak się łatwo się domyślać, wiązało się to, że Polskiej Żegludze Bałtyckiej, która była odpowiedzialna za pozyskanie finansowania na projekt, nie udało się tegoż finansowania pozyskać. Skoro konsultant stwierdził, że w takich warunkach nie ma możliwości jego zrealizowania, to żadne instytucje finansowe nie były chętne włączyć się finansowo w przedsięwzięcie.

Inne nieprawidłowości w trakcie realizacji projektu, które są kluczowe dla całości przedsięwzięcia, to z kolei po stronie „Gryfii" brak wykonania pewnych działań, wprost wynikających z kontraktu, o charakterze fundamentalnym i podstawowym na etapie przygotowania projektu, albowiem nie opracowano tak zwanego addendum. Tak nazwano dokument, który miał określać konkretne założenia techniczne, organizacyjne związane z wykonawstwem projektu. Taki dokument miał powstać do lipca 2017 roku, kilka razy był aneksowany. Do momentu krańcowego naszych ustaleń, czyli do stycznia 2020 roku dokument ten nie powstał. Podobnie nie było też dokumentu, który nazywał się projekt techniczny, a miał powstać do lutego 2019 roku.

Mimo że „Gryfia" nie wywiązywała się z kolejnych punktów kontraktu, Polska Żegluga Bałtycka zawierała kolejne aneksy lub inne dokumenty o takim charakterze. Był dokument który się nazywał porozumienie do kontraktu. Owe kolejne aneksy spowodowały kolejne zaangażowanie finansowe Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w projekt i przesuwały de facto jedynie w czasie wykonanie poszczególnych elementów kontraktu. W efekcie na moment, kiedy kończyliśmy naszą kontrolę, po trzech latach w pełni wykonany został jedynie projekt kontraktowy, czyli dokument, który zawierał plan generalny, listy dostawców i opis techniczny przedsięwzięcia, a według pierwotnych założeń, do lipca 2020 roku miała nastąpić pełna realizacja zamówienia w postaci dostawy wybudowanego promu.

Do tego momentu, do którego zdążyliśmy uchwycić przebieg całego procesu inwestycyjnego, koszty realizacji sięgnęły 14 000 tys. zł. Był to poziom zobowiązań, jakie Polska Żegluga Bałtycka zaciągnęła w związku z realizacją kontraktu. W ramach tego nabyła aktywa, które jak się okazało, w wyniku braku dalszej realizacji projektu, były o niskiej przydatności technicznej i ekonomicznej dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Z kwoty 14 000 tys. zł kwota 10 000 tys. zł była jeszcze w trakcie rozliczania. Sytuacja była nieprzesądzona. Generalnie sposób finansowania przedsięwzięcia miał charakter zaliczkowy.

Polska Żegluga Bałtycka płaciła zaliczki „Gryfii". „Gryfia" wykonywała pewne prace. Potem na podstawie faktur było to rozliczane. Na moment, kiedy kończyliśmy kontrolę, z 14 000 tys. zł trwało rozliczenie 10 000 tys. zł. W skrócie 1400 tys. zł to były koszty już rozliczone, poniesione przez Polską Żeglugę Bałtycką. Ustaliliśmy na tamten moment, że w przypadku rozwiązania kontraktu Polska Żegluga Bałtycka utraciłaby co najmniej owe 1400 tys. zł.

W tym także była kwota około 85 tys. zł z tytułu przechowywania tzw. stępki, czyli pierwszej sekcji promu, która już została wykonana, ale ze względu na to, że Polska Żegluga Bałtycka nie miała możliwości technicznych, była ona przechowywana na terenie „Gryfii". W związku z tym Polska Żegluga Bałtycka płaciła „Gryfii" coś w rodzaju czynszu za przechowanie.

Oprócz kwoty zaliczki wypłaconej „Gryfii" Polska Żegluga Bałtycka poniosła też do końca 2019 roku wydatki z tytułu obsługi prawnej usług doradczych w zakresie pozyskania finansowania budowy promu, z tytułu opinii konsultanta technicznego. To wszystko zamknęło się w kwocie 4000 tys. zł.

W związku z ustaleniami naszej kontroli jedne wnioski, jakie z niej płynęły, zostały skierowane do spółek – były one dosyć podobne – a drugie do ministerstwa. Jeżeli chodzi o spółki, wnosiliśmy o niezwłoczne dokonanie kompleksowej analizy dotychczasowej realizacji kontraktu w celu oceny zasadności jego kontynuowania z uwzględnieniem możliwości odstąpienia od niego przy zabezpieczeniu interesu ekonomicznego obu spółek. Z kolei do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Najwyższa Izba Kontroli wnosiła o podjęcie działań w celu opracowania metodyki zarządzania całym Programem Batory, a także o podjęcie działań w celu wypracowania, we współpracy ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w realizację projektu, decyzji co do zasadności jego kontynuowania, a w przypadku jego kontynuowania, wypracowanie działań naprawczych zapewniających jego skuteczne realizowanie.

Jeżeli chodzi o odpowiedzi na nasze wystąpienia pokontrolne, wynikało z nich, że projekt będzie kontynuowany, natomiast przyjęto do realizacji wnioski, które sformułowaliśmy. Wskazano działania, które zostały podjęte lub mają być podjęte w celu wypracowania dalszego biegu przedsięwzięcia, albowiem de facto od 2018 roku do pierwszej połowy 2020 roku, kiedy finiszowaliśmy z kontrolą, wszelkie działania były zamrożone. Dwa podmioty, Polska Żegluga Bałtycka i „Gryfia" negocjowały, jak wyjść z impasu, jak dalej realizować przedsięwzięcie. To tyle, jeżeli chodzi o projekt promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Może jeszcze kilka słów o trzech pozostałych projektach, które jednak są mało zaawansowane. W związku z tym nasze ustalania dotyczyły tylko bardzo wstępnego etapu.

Projekt zielona stocznia zakładał powstanie zakładu recyklingu statków w celu optymalnego wykorzystania posiadanych zasobów przemysłowych, w tym części infrastruktury stoczniowej, oraz wykreowanie nowych miejsc pracy. Ponieważ w lipcu 2019 roku powstała spółka celowa, którą utworzyły spółka „Gryfia" S.A. oraz Krajowa Izba Gospodarcza, natrafiliśmy na moment, że spółka dopiero się organizowała, a więc o jakichś realnych działaniach w tamtym momencie trudno było mówić.

Z kolei projekt INNOship, jak już wcześniej wspominałem, był to projekt będący elementem działań w ramach większego obszaru projektów sektorowych realizowanych przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Tutaj były zapewnione środki finansowe. Na moment przeprowadzanej przez nas kontroli były ogłaszane i prowadzone konkursy. Konkursy miały się zakończyć do połowy 2021 roku. Realizacja projektów jest przewidziana do 2025 roku.

I jeszcze ostatni z projektów I-Offshore. Tutaj założeniem było uzyskanie przez polskich przedsiębiorców przewagi konkurencyjnej na globalnym rynku offshore. Terminy, jakie założono, to rozpoczęcie całego projektu we wrześniu 2018 roku, a zakończenie w grudniu 2024. Tutaj też mało zaawansowany był etap realizacyjny. Ministerstwo powołało grupy robocze, które rozpoczęły swoje prace. Tak więc praktycznie trudno było tu oceniać skuteczność i efektywność owego działania.

Dziękuję serdecznie za uwagę. Jesteśmy do dyspozycji, jeżeli chodzi o szczegóły przedstawionych ustaleń kontroli.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo za informacje. Zanim otworzę dyskusję, smutna konstatacja. Skoro Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest nieaktualna, może w ogóle o tym nie dyskutować, zamknąć. Przygotowujemy się do nowego planu Polskiego Ładu. Wydaje się, że z trzech tematów, z trzech obszarów praktycznie dobrych wieści nie mamy, ale jeżeli są chętni do zabranie głosu w dyskusji, otwieram dyskusję. Proszę panie posłanki, panowie posłowie. Pan przewodniczący Marchewka, później pana poseł Wieczorek. Powoli, po kolei. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie prezesie, szanowni państwo, czytając i wyciągając wnioski z raportu Najwyższej Izby Kontroli w sprawie budowy promów, myślę, że tylko potwierdza się, że było to największe polityczne oszustwo, które przygotował między innymi premier Morawiecki. W 2017 roku panowie razem z całą świtą polityków PiS dumnie pukali w kawałek blachy, zapowiadając rozpoczęcie budowy promu. Od tamtego czasu minęły cztery lata, a kawałek blachy dalej stoi na pochylni. Nie dzieje się zupełnie nic, a to, co zostało wskazane w raporcie Najwyższej Izby Kontroli, jest druzgocące.

Osoby, które są za to odpowiedzialne, powinny po prostu ponieść konsekwencje. Najbardziej dziwi mnie to, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zostało zatopione, ale na wierzch wypłynęły skandaliczne informacje na temat tego, ile pieniędzy wydano na polityczną ściemę, polityczne oszustwo. A jeszcze gorsze jest to, że osoba za to odpowiedzialna, czyli pan minister Gróbarczyk przestał być ministrem, ale trafił na ciepłą posadę w Ministerstwie Infrastruktury jako wiceminister. Odpowiada dokładnie za to samo. Nie ma go dzisiaj z nami. Bardzo szkoda, dlatego że to on powinien wytłumaczyć się z tego fiaska, ponieważ to był jego projekt, to on za to zapowiadał. Powinien dzisiaj tutaj stanąć przed naszą Komisją, popatrzeć wszystkim w oczy i powiedzieć, dlaczego postąpił tak a nie inaczej albo dlaczego to, co zrobił, okazało się wielkim oszustem.

Niemniej przechodząc już do spraw bardziej szczegółowych, w raporcie zostało wskazane, że 10 000 tys. zł z wydanych 14 000 tys. zł nie zostało jeszcze rozliczonych. Był też taki zapis, że stępka – to nie jest stępka, w sumie jest to kawałek blachy, dlatego że stępka to nie jest, tylko jest to jakiś element sekcji dennej statku wzięty z jakiegoś projektu – przy zmianie projektu w ogóle nie będzie pasować do tego, co ma być zbudowane. Dzisiaj mówi się o tym, że produkcja, budowa statku ma zostać przeniesiona do jednej z prywatnych stoczni do Trójmiasta. Tam cały proces ma się rozpocząć na nowo. Zasadnicze pytanie, czy panowie macie informacje, że to, co zostało zakupione za 14 000 tys. zł, aktywa, o których pan wspomniał, w jakiś sposób będą mogły zostać wykorzystane w procesie, który rzekomo ma się rozpocząć od nowa, czy po prostu będą to pieniądze wyrzucone w błoto. To jest zasadnicze pytanie. Na same ekspertyzy prawne i na różnego rodzaju opinie w zakresie doradztwa finansowego wydano z tej puli chyba 4000 tys. złotych, jeżeli dobrze pamiętam.

To też pokazuje, że proces ten był przygotowany w sposób bardzo zły, w sposób, który pokazuje niekompetencję tych ludzi, którzy za to odpowiadali. Uważam, że osoby te powinny ponieść za to surowe konsekwencje, a nie być nagradzane tym, że w nowym ministerstwie dostają nową funkcję. Moje pierwsze pytanie brzmi, czy 14 000 tys. złotych zostało przeznaczone na aktywa bądź na zakup usług bądź produktów, które będą wykorzystane, które będą mogły być wykorzystane w procesie budowy promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w przyszłości, czy raczej będą to pieniądze wyrzucone w błoto.

W sumie to będzie tyle, jeśli chodzi o początek. Jeżeli potem byłyby jeszcze jakieś szczegóły...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam. I ostatnia rzecz. Wspomniał pan o tym, że Polska Żegluga Bałtycka płaciła „Gryfii" za dzierżawę terenu, na której stoi stępka, kawałek blachy, tylko że stępka nie stoi na terenie „Gryfii", ale na terenie Stoczni Szczecińskiej „Wulkan", dawnego Szczecińskiego Parku Przemysłowego, a więc firmy trzeciej. Czy ktoś te pieniądze płaci czy

po prostu właściciel stępki będzie w przyszłości obciążony kosztami postawienia tam stępki? Obiektywnie patrząc, stoi ona tam na pochylni. Mam ważenie, że w tym miejscu mogłoby się coś dziać, ale jest ono zablokowane właśnie przez ten kawałek blachy. Mam też takie wrażenie, że ci, którzy pracują na terenie stoczni „Wulkan", czyli parku przemysłowego po prostu wstydzą się tego. Na kawałku blachy została naklejona kartka z czerwoną taśmą, z napisem „własność PŻB". Ludzie ci po prostu mówią: „to nie należy do nas, nie mieszajcie nas z tym". Tak mówią, jak się nieoficjalnie z nimi rozmawiać. Chciałbym więc zapytać panów kontrolerów, czy macie informacje w tym zakresie. Jeżeli tak, to jak ta sprawa wygląda? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu przewodniczącemu. Pan poseł Wieczorek. Następnie będzie pan poseł Borowczak.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przyznam się szczerze, że jak się to czyta, to właściwie odechciewa się cokolwiek mówić. Człowiek jest w tym wszystkim bezradny. Mam wrażenie, że mamy do czynienia z totalną nieudolnością, z ewidentnym łamaniem prawa. Jakoś tak spokojnie nad tym wszystkim przechodzimy. Myślę, że tak nie powinno się to odbywać. Dobrze, że kontrola się odbyła, natomiast moje pytanie jest takie, czy są jakieś wnioski do prokuratury. W mojej ocenie ewidentnie doszło tutaj do złamania prawa przez osoby, które w tej sprawie podejmowały decyzje. A więc jest to pierwsze pytanie.

Drugie pytanie jest następujące. Na jaką kwotę został zawarty kontrakt główny pomiędzy Polską Żeglugą Bałtycką a „Gryfią", słynny kontrakt, który był ogłaszany? Mówiliśmy, że cały program, tak jak państwo to sprawdziliście, to była kwota 720 000 tys. zł. Natomiast jest pytanie, jaka była kwota w kontrakcie i kto go podpisywał, jakie tam były gwarancje. Tego typu kontraktów bez gwarancji nikt zdroworozsądkowy nie podpisuje. Kontrakt musiał być podpisany, jakiś kontrakt musiał być podpisany. Jak mówię, jest pytanie, czy państwo to widzieliście, skoro nie uzgodniono – i jest to w wielu punktach – skoro Polska Żegluga Bałtycka nie uzyskała zgód korporacyjnych na podpisanie różnych aneksów. Pytanie jest takie, czyich zgód zabrakło. Czy analizowaliście to państwo, gdyż chciałbym się dowiedzieć, kto jest po prostu za to odpowiedzialny? Mówiąc krótko, czy wystarczyły tutaj zgody zarządu spółki, rady nadzorczej czy też do tych wszystkich aneksów potrzebne były zgody właściciela, czyli w tym przypadku ministra, walnego zgromadzenia? Jest to o tyle istotne, że jeżeli z jednej strony ten sam właściciel ogłasza program i wpisuje go do Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, a później z jakiś powodów nie wyraża zgody na finansowanie czy podpisywanie jakichś aneksów, to znaczy, że gdzieś jest problem. W związku z tym pytanie jest takie, czyje zgodny były potrzebne, jeżeli chodzi o zgody korporacyjne do podpisania umowy i do podpisania aneksu.

Rzecz kolejna to kwestia dotycząca zaliczek dla stoczni „Gryfia". Przypomnę, że na poprzednim posiedzeniu Komisji rozmawialiśmy o sytuacji stoczni „Gryfia". Nie są to jedyne zaliczki. Przecież są tam również zaliczki, jeżeli chodzi o przemysł zbrojeniowy. A więc środków finansowych, które wspomagają stocznię, było sporo. Natomiast w raporcie jest podane, że „Gryfia" wystawiła w sumie chyba osiem faktów na 8000 tys. zł czy blisko 10 000 tys. zł. Jest pytanie, co się stało z owymi fakturami, skoro w raporcie jest podane, że 10 000 tys. zł zaliczki od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej dla „Gryfii" nie zostało rozliczone. Ktoś wystawia fakturę, ktoś tej faktury nie podpisuje i nie przyjmuje. Co się dzieje dalej? Znowu się kłania odpowiedzialność zarządcza zarządów i jednej, i drugiej spółki, dlatego że ktoś potwierdza nieprawdę, albo ten, co wystawia fakturę, albo ten, co jej nie przyjmuje. A więc ważną sprawą jest, żebyśmy wiedzieli, kto nas w tym wszystkim oszukuje.

Rzecz kolejna to kwestia zielonej stoczni, dlatego że sam Program Batory... Aha, pojawiła się jeszcze jedna rzecz bardzo interesująca, a mianowicie państwo zauważyliście też – pan poseł Marchewka już o tym mówił – że miała być wykorzystana pochylnia „Wulkan". Zbudowany statek miał zostać zwodowany z pochylni „Wulkan", zlokalizowanej w Szczecińskim Parku Przemysłowym. Moje pytanie jest takie, czy jest jakaś umowa ze Szczecińskim Parkiem Przemysłowym, a teraz ze stocznią „Wulkan" dotycząca tego, że jest plan, jest dzierżawienie pochylni po to, ażeby tam wybudować statek.

Rzecz druga to już pytanie techniczne. Pewnie fachowcy będą musieli na to odpowiedzieć, czy w ogóle była techniczna możliwość wybudowania statku o takiej długości na tejże pochylni. Oczywiście długość się zmieniała, jak państwo to zauważyliście w wynikach kontroli, co pół roku długość, szerokość statku się zmieniała. Nie miało to nic wspólnego ze stępką, ale generalnie zakładając najmniejszy wariat promu, czy były możliwości techniczne, żeby na wspomnianej pochylni w ogóle prom mógł być wybudowany? Czy były w tej sprawie jakieś dokumenty, nie wiem, listy intencyjne, umowy dzierżawy, jakieś dokumenty między „Gryfią" a parkiem przemysłowym?

I ostatnia kwestia to zielona stocznia. Myślę, że było tam przewidziane chyba 40 000 tys. zł. Wydatkowano 1000 tys. zł na ów projekt. U państwa projekt ten jest zaznaczony na zielono, na czerwono są zaznaczone te, które są zagrożone, natomiast inne kolory oznaczają projekty w trakcie. Moje pytanie jest takie. Jeżeli chodzi o zieloną stocznię, czy w tych wszystkich założeniach brano pod uwagę to, że rzeczywiście są to pewne działania, które możemy podjąć? Jest to nisza rynkowa, która niewątpliwie jest. Działania, które możemy podjąć, wynikają też z dyrektyw unijnych. Czy w tych wszystkich rozważaniach brano pod uwagę wykorzystanie pod zieloną stocznię chociażby terenów oddziału stoczni „Gryfia" w Świnoujściu? Czy gdzieś w ogóle przy projekcie zielonej stoczni pojawiło się wykorzystanie majątku i pracowników stoczni po to, żeby projekt ten przeprowadzić?

Zwracam uwagę na jedną rzecz, że jeżeli chodzi o zieloną stocznię, to oprócz tego, że potrzebne są doki, ludzie, sprzęt – mówimy tutaj o utylizacji statków – to niewątpliwie potrzeba również dobrego umiejscowienia stoczni. Oddział „Gryfii" w Świnoujściu był idealnym miejscem do dwóch działalności, działalności offshore'owej i właśnie działalności – mówię o mojej ocenie i o tym co, mówią ci, którzy zajmują się przemysłem stoczniowym – zielonej stoczni. Czy w ogóle gdzieś w dokumentach, w projektach, które miały kosztować 40 000 tys. zł, pojawiło się w wykorzystanie majątku stoczni „Gryfia" do tej właśnie działalności? To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Teraz pan poseł Jerzy Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie przewodniczący, bardzo się cieszę, że jest dzisiaj z nami wiceprezes Tadeusz Dziuba. Gdyby był pan Banaś, odwrócilibyśmy pewnie kota ogonem, PiS powiedziałby, jak jest dobrze i wspaniale, a Najwyższa Izba Kontroli po prostu mści się na PiS-ie.

Wracając jednak do kontroli Najwyższej Izby Kontroli, kiedy projekt powstał w 2018 roku, rządzący mówili, że wszystko jest dograne, zbudujemy, w 2022 roku oddamy promy. Chciałbym wiedzieć – nie wiem, czy Najwyższa Izba Kontroli to badała – czy w ogóle istniał sens kładzenia, nie nazywajcie panowie tego stępką, dlatego że trzydzieści lat pracowałem w stoczni. Stępka jest z projektu wykonawczego, nawet nie kontraktowego. A więc nie nazywajcie tego kawałka blachy stępką. Pan premier Morawiecki może sobie tam przybijać kolejne mosiężne tablice, ale to nigdy nie będzie stępka.

Mówię o tym, dlatego że proponowaliśmy panu ministrowi, że zrobimy to w Gdańsku. W ówczesnym czasie w Gdańsku w stoczniach pracowało około 15 tys. ludzi. Zbudowaliśmy około czterdziestu jednostek w zakładzie budów w Stoczni Gdańskiej. Mogliśmy tam zrobić promy. Było wszystko, było biuro projektowe. Podejrzewam, że to poszedł jakiś deal, żeby się na to decydować, kiedy wszyscy, najwięksi fachowcy chociażby śp. Piotr Soyka, który zatrudniał 8 tys. ludzi, mówili: „nie zrobicie tych progów, nie ma takiej możliwości, zacznijcie od projektu, od kupca w ogóle". Więc wygląda mi na to – nie wiem, czy to można zbadać – że to był jakiś prywatny interes, żeby wyciągnąć stamtąd 14 000 tys. zł, a 4000 tys. zł wydać na konsultacje prawnicze. Chciałbym się tego dowiedzieć, ponieważ najważniejsze jest, żeby sprawdzić, jak ta decyzja w ogóle zapadła, na jakiej podstawie. Nigdy nie zbudują tam promów, nie ma takiej możliwości, tym bardziej że sami mówili, że koalicja czy poprzednie rządy zamknęły Stocznię Szczecińską, zaorały, postawiły Biedronki, jakieś tam Lidle. Wobec tego pytam, to po cholerę stawiali tam kawałek tego żelaza, skoro tyle lat mówili, że stocznie są wykończone. Chciałbym się dowiedzieć, jeżeli Najwyższa Izba Kontroli ma takie informacje, na jakiej podstawie,

na podstawie jakiej dokumentacji w ogóle pomyślano, żeby stawiać tam kawałek złomu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Jest jeszcze większy problem w tym, że konkurencja dla polskich armatorów już zwodowała zamówiony w 2018 roku prom na gaz, a my mamy pięć lat straconych. Pozycja konkurencyjna naszych armatorów jest przez to osłabiona. Konkurencja odpłynie nam w siną dal. Taka jest prawda na temat tego, jak wygląda sytuacja.

Pani poseł Daria Gosek-Popiołek. Następnie pan poseł Szałabawka i pan poseł Hoc.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Chciałabym zwrócić uwagę na sytuację stoczni „Gryfia". Rozumiem próbę wsparcia stoczni, jej pracowników. Zresztą rozmawiamy o trudnej sytuacji tej stoczni już od początku tej kadencji, ale tak naprawdę to nic nie zmieniło w sytuacji stoczni. Jeżeli chcemy wspierać takie miejsce jak „Gryfia", to trzeba to robić z głową, a to w pewnym sensie jest po prostu jakaś lina, którą zarzuciliśmy „Gryfii" na szyję. Jest to bardzo niepokojące.

I druga rzecz, która nie dotyczy kontroli, ale może powinniśmy ponownie się spotkać, żeby porozmawiać o nowych zapowiedziach związanych z budową promów. Przecież we wrześniu tego roku pan minister Gróbarczyk obwieścił, że będą budowane cztery promy, trzy dla Polskiej Żeglugi Morskiej, jeden dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Cały projekt ma wynieść 1 000 000 tys. zł. Już została uruchomiona pierwsza transza w wysokości kilkuset milionów złotych. Ma to być budowane dla spółki Promy Polskie. Wobec tego możliwe, że powinniśmy za moment spotkać się, żeby być może zainterweniować, żeby błędy zarządcze, które tutaj zostały popełnione i które de facto uniemożliwiły działania, nie zostały powtórzone na jeszcze większą skalę, ciągnąc za sobą kolejne podmioty, kolejnych pracowników, kolejne stocznie. Jak tu wszyscy jesteśmy na tej sali, nie ma między nami jakichkolwiek nieporozumień czy konfliktów. Wszystkim nam zależy na tym, żeby polskie stocznie działały, żeby ludzie na Pomorzu mieli dobrą pracę, godną pracę w dobrych warunkach, ale też musimy wiedzieć, że są za to odpowiedzialne osoby. Z raportu jasno wynika, że tutaj mieliśmy do czynienia z bardzo poważnymi błędami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Pani poseł mówiła o konieczności wytłumaczenia błędów zarządczych. Może teraz pan poseł Szałabawka coś nam powie o przyczynach błędów zarządczych.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie wiceprzewodniczący, proszę nie być bezczelnym, dlatego że są jakieś granice. Wiem, że pan teraz tutaj próbuje przedstawiać jakieś swoje wodzowskie zapędy. Pan poseł Borowczak był szczery do bólu. Muszę to tutaj przyznać wsłuchując się w tę wypowiedź. Ale pan poseł Borowczak też powinien zrozumieć to, że po tym, jak pana partia zmasakrowała przemysł stoczniowy w Szczecinie, pojawił się nowy rząd, była grupa polityków, która chciała odbudować tę stocznię.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

W jaki sposób?

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Mówi pan, że nie było szans, że nastąpiła aż taka degradacja. Tutaj całkowicie się z panem posłem zgadzam, że prawdą jest...

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Mówiłem na początku, że nie można.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

... że nie przewidzieliśmy tego, że można było tak zniszczyć przemysł stoczniowy w Szczecinie.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

O czym kolega mówi?

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Nie przewidzieliśmy, że do takiego stanu można było doprowadzić przemysł stoczniowy w Szczecinie. Wie pan co? Nie wszyscy są fachowcami, ale czasami są też patriotami lokalnymi. Pamiętamy, jakie statki schodziły jeszcze w momencie, kiedy... Kolejny pan poseł Wieczorek, który jako przedstawiciel SLD nie pamięta, jak niszczyliście stocznie, jak zniszczyliście holding.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jak uratowaliśmy stocznie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Jak uratowaliście? Co wy zrobiliście?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Za naszych czasów produkowaliśmy.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Do czego wy doprowadziliście? Właśnie na tym to polega. Osobiście widziałem wielkie statki, widziałem wielki potencjał, który Stocznia Szczecińska kiedyś miała. Każdemu się wydawało, że jest to w stanie się odbudować, pomimo przecinania wszystkich ciągów produkcyjnych, pomimo tego, że chciano... Mówi pan o „Wulkanie”? Przecież chciano to rozebrać, przecież to miało pójść na złom, panie pośle.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Za czasów SLD?

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Ale to już nie za waszych czasów, nie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

No właśnie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Teraz cała perfidia polega na tym, że Platforma Obywatelska wysyła swojego młodego działacza, który w tym nie uczestniczył, nie był grabarzem stoczni. Nie. Przecież był pan Tusk. Pan mówi o Marku Gróbarczyku. Dlaczego nie powie pan, żeby zawołać tutaj byłego premiera pana Tuska, żeby przedstawił, jak sprzedał Stocznię Szczecińską, co się wtedy działo. Przecież pan dobrze wie, co nastąpiło. Nie przyznano pomocy publicznej, a w tym samym czasie w Rostocku była pomoc publiczna. Sprzedano. Przecież Donald Tusk sprzedał stocznię. Wszyscy o tym wiedzieli. Szybko się zapomina, jak coś się zniszczy, tak totalnie się zniszczy. Panie pośle, wierzę w pana w ogóle patriotyzm krajowy, naprawdę panu wierzę. Pan jako stoczniowiec wie, ma pan rację, że tego nie dało rady tak odbudować. No nie dało rady. No nie dało rady, ale co? Czy wcześniej ta stocznia to nie była stocznia z prawdziwego zdarzenia, dopóki nie doszło do totalnej degradacji? Panie pośle, była to stocznia prawie na poziomie gdańskiej. Tak? Tak to wygląda. Nie powie pan słowa.

A zatem wycieczki polityczne... Bardzo się cieszę, że była kontrola Najwyższej Izby Kontroli. Od tego jest Najwyższa Izba Kontroli, żeby przedstawiać wszystkie błędy. Usłyszałem tutaj wnioski od przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli. „Gryfia” praktycznie ledwo co się wtedy wykaraskała ze swoich poprzednich problemów finansowych, wobec czego to też było troszeczkę nietrafione. Można by było politycznie dalej się tutaj bardzo mocno przekomarzać, ale sprawa jest za bardzo poważna. Liczę na to, że promy zostaną wybudowane. Bardzo wiele rzeczy – osobiście patrzę z perspektywy województwa zachodniopomorskiego – udało się nam zrobić. Tutaj, niestety, w tym czasie, w określonym czasie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie podobało wybudowaniu promu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Myślę, że podniesiony głos i emocje są zbędne. Chciałbym tylko panu powiedzieć, że myli pan stocznie. Mówi pan o „Wulkanie”, o Stoczni Szczecińskiej,

o pochylni. Chciałbym panu powiedzieć, że stocznia, o której rozmawiamy, która miała budować prom, jest stocznią po drugiej stronie rzeki, a więc myli pan stocznie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):
Mówię o pochylni.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Dziękuję. Następny jest pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):
Poprawiam się, nie chodziło mi o stocznię, tylko o pochylnię.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Bardzo proszę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):
I proszę mnie nie komentować, kiedy mówię. Nie komentujmy się nawzajem. Dobrze, panie pośle?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Tylko prostuję.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):
Też prostuję. Chodziło mi o pochylnię „Wulkan", którą chcieliście pociąć i wywieźć na złom.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Pan poseł Czesław Hoc, proszę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście padło tutaj wiele bardzo przykrych słów. Zaczął pan, niektórzy posłowie zaczęli mówiąc, że przykro słuchać materiału Najwyższej Izby Kontroli. Powiem, że jest też taka refleksja, iż przykro słuchać posłów z opozycji, która siebie sama nazwała totalną opozycją, przykro słuchać tego, że z ukrywaną troską pochylają się nad raportem Najwyższej Izby Kontroli. Jak powiedział pan wiceprzewodniczący Szałabawka, panowie, trochę refleksji i trochę pokory. Jeżeli wiecie, że w 2008 roku rzeczywiście wasza opcja zniszczyła, kiedyś mówiliśmy, że praktycznie zamordowała przemysł stoczniowy, to miejmy trochę pokory, troszeczkę refleksji. Rzeczywiście przepędziliście na cztery wiatry praktycznie 4 tys. ludzi. Wszędzie cokolwiek byście nie zrobili. Infrastrukturę zniszczyliście całkowicie, kapitał ludzki całkowicie zdewastowaliście. Wobec tego musicie mieć pewną refleksję, pewne działania. Dobrze. Rzeczywiście trudno odbudować przemysł stoczniowy, bardzo trudno. Na takich zgliszczach trudno odbudować. Były też różne niesprzyjające okoliczności, chociażby w zakresie kapitału ludzkiego.

Po drugie, spójrzcie albo przypomnijcie sobie, co zrobił minister. W 2009 roku pan premier Donald Tusk mówił do ministra Skarbu Państwa Aleksandra Grada: „jeżeli do sierpnia nie załatwi pan arabskiego inwestora, straci pan stanowisko". Tak było? Było. I co? I co się stało z panem ministrem Skarbu Państwa? Został prezesem Polskiej Grupy Energetycznej Energia Jądrowa, który zapowiedział, że w 2019 roku będzie budowana pierwsza elektrownia jądrowa. Jest budowana? Ile pieniędzy przeznaczyliście na rzekomą lokalizację pierwszej elektrowni jądrowej? Nie było nawet lokalizacji, nawet nie wiedzieliście, gdzie to zlokalizować.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Panie pośle, proszę się odnosić do meritum. Rozmawiamy o raporcie Najwyższej Izby Kontroli.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Tak jest. Tak samo jak państwo nawiązywaliście do meritum, również ja to robię. Jeszcze raz, troszkę refleksji, troszkę konstruktywnego działania. Bądźcie wreszcie jakąś konstruktywną opozycją, jakąś merytoryczną opozycją. Na tym, że cały czas wszystko potępiacie, praktycznie jest zbudujecie żadnego kapitału. Cały czas czarnowidztwo, defe-

tyzm, sianie defetyzmu. Nie ma żadnej powagi. Jedynie pani poseł mówiła. Rzeczywiście zwróćcie uwagę. Były pewne błędy zarządcze, jak to pani poseł określiła, rzeczywiście były niesprzyjające okoliczności. Nawet nie mówię o pandemii, dlatego że pandemia była potem. Nie można tutaj przywoływać pandemii, niemniej były tragiczne skutki nie tylko w infrastrukturze stoczniowej, ale też w infrastrukturze ludzkiej. Kapitał ludzki był praktycznie całkowicie rozprzężony, nikogo nie było, wszyscy wyjechali, szukali pracy, itd., itd. Naprawdę trudno było zebrać fachowców i rzeczywiście działać. Myśleliśmy, że wszystko będzie ok., i powinno być ok., natomiast rzeczywiście były pewne kwestie, których czasami nie da się przeskoczyć nawet w czysto ludzkich kategoriach.

Tak jak pani poseł powiedziała przed chwilą, Program Batory trwa, będzie kontynuowany. Również Najwyższa Izba Kontroli na końcu powiedziała, że program będzie kontynuowany. Wszystkie kwestie, które Najwyższa Izba Kontroli wyartykułowała, będą naprawiane albo będą uzgadniane. A więc jak teraz zapowiedział pan minister Gróbarczyk, kwota 1 000 000 tys. zł jest przeznaczona na budowę promów. Do 2024-2025 roku promy będą wybudowane, będzie wybudowany prom. Są trzy plus jeden dla Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Gdybyśmy teraz mieli zakończyć jakimś pięknym finałem, to trzymajmy kciuki, bądźmy wszyscy razem, wspierajmy, podpowiadajmy, być może rzeczywiście coś krytykując, ale podpowiadajmy, a nie tylko cały czas na zasadzie nawalanki politycznej. To już jest naprawdę przykre, po drugie, żenujące, a po trzecie, nudzące. Przecież wiadomo, że pierwszy zabierze głos jeden, potem drugi, trzeci i będzie mówił to samo. Przyniosę magnetofon, włączę magnetofon i cały czas będziecie mówić to samo, tak samo jak ja powtarzam pewne swoje kwestie. Wiem, że też mówiłem pewne kwestie, iż jako opozycja macie zbójeckie prawo, wilcze prawo krytykować jako. Nic nie możecie, więc zawsze możecie zbierać sobie jakieś tam punkty u nieuświadomionych, ale trzeba mieć troszeczkę powagi, wiedzieć, że jesteśmy posłami, a więc walczymy o przyszłość Polski, o rozwój przemysłu stoczniowego, zachodniopomorskiego. Popatrzcie, co zrobiliśmy w zachodniopomorskim, popatrzcie na to, doceńcie to. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Pan poseł Jerzy Borowczak jeszcze raz.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Pan poseł Hoc mnie sprowokował. Przypomnę tylko, że kiedy PiS obejmowało władzę w 2005 roku, w Stoczni Gdańskiej pracowało 4700 osób, a w Stoczni Gdynia 4000 osób. Kto był prezesem Stoczni Gdynia? Kazimierz Smoliński, radca spółdzielni mieszkaniowej. W Stoczni Gdańskiej prezesem został Andrzej Jaworski prowadząc wypożyczalnię. Armator przychodzi i mówi: „Jurek, zrób coś z tym, ja tu nie utopię 1000 tys. dolarów, nie dam 100 tys. na zaliczkę, bo oni nie wiedzą, o czym oni mówią”. Armatorzy uciekali, nikt nie chciał z nimi rozmawiać na temat zakontraktowania statku, który kosztuje 100 tys. – 200 tys. dolarów. Od tego się zaczęło. Nie będę mówił o Szczecinie. Tam byłem, widziałem. Tam była zielona ziemia, nie wolno było tam nic stawiać. To Jaworski i Kaziu Smoliński byli prezesami. Co ze Stocznią Gdańską? Kto sprzedał Ukraińcowi Stocznię Gdańską, panie pośle? Nie wiem, czy Najwyższa Izba Kontroli to badała, za ile sprzedali, a za ile odkupili. 120 000 tys. zł zainwestowali w płytę do wodowania, cztery lata stoi pusta, tylko ptaki mogą tam sobie siadać. Takie fachowce.

W Gdyni w „Naucie” – Najwyższa Izba Kontroli też powinna to zbadać – prezes utopił statek razem z dokiem. Nawet w Pearl Harbor to się nie zdarzyło pomimo bombardowań. Proszę państwa, jestem trzydzieści lat stoczniowcem i trochę się na tym znam. Oczy przecieram, jacy są prezesi, kto to bierze w swoje ręce. Może nie powinienem o tym mówić, ale wiceprezesem portu w Gdyni został koleś, który prowadził sklepik, butik, zrobił 250 tys. zł długu i musiał go zamknąć. Został wiceprezesem Portu Gdynia. Kochani o tym mówiłem. Mówiłem ministrowi Gróbarczykowi: „dajcie to do Gdańska, mamy kilkanaście tysięcy ludzi, mamy biuro projektowe, mamy wszystko, żeby to zrobić”. A co zrobiło PiS? Odbudowaliśmy wydział nowych budów, proszę sprawdzić. Od roku 2007 do roku 2015 zrobiliśmy czterdzieści osiem jednostek. A co PiS zrobiło? Zamknęło

i wydzierżawiło teren prywatnej stoczni. Tak się nie odbudowuje przemysłu okrętowego, Boże kochany. Niczego tak nie odbudujemy.

Proszę pana posła Hoca, możemy nawoływać do miłości bliźniego, ale kurczę, róbcie to chociaż z jajami, z głową. Tak niczego nie odbudujemy. Nie upierajcie się przy Szczecinie, dlatego że on nie zrobi promów. Tam nie ma ludzi, nie ma kadry. Jeżeli ktoś ma to zrobić, to Trójmiasto. I my to zrobimy, dlatego że robiliśmy dla Szwedów. W Trójmieście mamy jeszcze ludzi, którzy są, którzy potrafią zbudować takie rzeczy. Dziękuję.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jurek, gdzie miałeś głowę w tamtych latach, kiedy był niszczony przemysł stoczniowy?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Nie był niszczony. W Gdańsku pracuje 15 tys. ludzi.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Uzupełnię tylko, że w stoczni „Gryfia" sytuacja jest podobna, jeżeli chodzi o prezesurę, dlatego że prezesem jest pan Zaremba, który doświadczenia większego w budowie statków nie ma.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Znamy go z Komisji.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A ubiegły rok stocznia zakończyła stratą na poziomie 23 000 tys. zł.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

O to do was apelujemy.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jeszcze poprosił o głos pan poseł Szałabawka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Wszystko zrobimy, żeby wybudować promy w formacie trzy plus jeden. W tej chwili już nie chcę o tym rozmawiać, dlatego że to się skończyło. Zrobiliśmy podstawowy błąd, że za dużo o tym mówiliśmy, a to w pewnym momencie przerosło, tak, przerosło. Teraz już ostatnie moje zdanie do pana posła Borowczaka. Boli pana, kiedy mówi pan, że jesteście w stanie wybudować promy. Ja też to słyszę. Ale niech się pan nie dziwi, że ja się denerwuję, kiedy widziałem dewastację. W tej chwili mówi pan o Gdańsku, o tym, co zrobiło Prawo i Sprawiedliwość źle, co wy zrobiliście dobrze, co zrobili kolejni. Przecież dobrze pan wie, jak wyglądają zmiany. Niech da mi pan możliwość, skromnemu posłowi z Pomorza Zachodniego, też chcieć przeprowadzić próbę. To była próba walki o odbudowę stoczni. My nie spoczniemy mimo wszystko, nie spoczniemy na tym, będziemy próbować odbudować przemysł stoczniowy w zachodniopomorskim. Idzie to bardzo ciężko. Tak samo jak pan, mówiłem i mówię w emocjach.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Tylko proszę, zacznijcie od czegoś mniejszego, nie róbcie rzeczy, której nigdy Szczecin nie robił. Robił Gdańsk, robiła Gdynia. Jest kadra, są ludzie, którzy pamiętają.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Zrobiliśmy lodołamacze.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Zajmijcie się czymś mniejszym i wtedy możecie iść w górę.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Pan poseł mówi tutaj, że zostały zrobione lodołamacze, tylko przypomnę, że pan dyrektor powiedział na posiedzeniu Komisji, że przyniosły one od 5000 tys. do 8000 tys. zł straty.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Tunel budujemy, widzieliście?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Za pieniądze z Unii Europejskiej, za pieniądze z Unii Europejskiej.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Tunel donikąd, tak.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Świetnie. Dziękuję. Teraz poproszę o zabranie głosu przedstawicieli strony społecznej, gości będących na sali. Następne przekażę głos przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli z prośbą o udzielenie odpowiedzi na pytania, które padły. Dużo było tutaj polemiki i dyskusji, ale niektóre pytania też się znalazły, więc pozwólcie państwo, że oddam jeszcze głos. Pan Rafał Zahorski, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Proszę o zwięzłe wypowiedzi oraz pytania do panów, którzy są przedstawicielami Najwyższej Izby Kontroli. Następnie panom przekażę głos. Proszę.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni goście, chciałbym powiedzieć kilka słów generalnie po to, żeby wprowadzić trochę prawdy na ziemię. Proszę państwa, Stocznia Szczecińska, prywatna Stocznia Szczecińska Porta Holding Krzysztofa Piotrowskiego upadła w 2002 roku. Wszystkie statki, których stocznia nie wykończyła, były następnie kontynuowane. Był zrobiony twór państwowy pod tytułem Stocznia Szczecińska Nowa, która nigdy nie zarobiła żadnej złotówki, była dotowana i w końcu umarła śmiercią naturalną w 2009 roku. Ostatnim prezesem tej stoczni, który pobierał, pomagał pobierać dotacje od państwa, był pan Artur Trzeciakowski, niedawny prezes stoczni „Gryfia”, który był tu na poprzednim posiedzeniu Komisji, wszyscy go widzieliśmy. Jest to jest jedna sprawa.

Druga sprawa, proszę państwa, bardzo ważna. W raporcie Najwyższej Izby Kontroli zobaczyłem kwotę wynikającą z dwóch projektów na poziomie 774 000 tys. zł. Jak rozumiem, jest to kwota na budowę dwóch promów. Powiem państwu jedną rzecz. W tej kwocie coś nie gra. Jest tam kwota projektów na poziomie 774 000 tys. zł. Nie wiem, skąd się wzięło owa kwota. Sugeruje ona, że chodzi o promy w liczbie mnogiej. Analizowałem państwa dokument, ale nie jestem w stanie tego zrozumieć, może państwo mi to naświetlą. Powiem tylko jedną rzecz. W tamtym czasie w Chinach budowa promu kosztowała 700 000 tys. zł, około 160 000 tys. euro. Jest to mniej więcej pomiędzy sześć a osiem masowców tej wielkości. Promy są drogie w stosunku do normalnych statków. Wtedy, proszę państwa, w różnych miejscach faktycznie było mówione, że będzie to 390 000 tys. zł za jeden prom. Była to kwota kompletnie nierealna, dlatego że nie jesteśmy w stanie zejść poniżej kosztów budowy w Chinach. Wtedy w Szczecinie liczyliśmy, że prom będzie kosztował mniej więcej 1 200 000 tys. – 1 400 000 tys. zł. Mówiliśmy o budowaniu promów w Szczecinie według właśnie tych inwestycji i sprzętu, jakie posiadaliśmy. Oczywiście niezbędna była duża inwestycja w sprzęt, między nimi do produkcji sekcji płaskich.

I kolejna bardzo ważna sprawa. W 2016 roku powstały trzy dokumenty w formie pisemnej, gdzie było powiedziane, że promy będą oddane w 2019 roku. Pierwsza sprawa to był list intencyjny podpisany w czerwcu 2016 roku. Jest tam wyszczególniona data. Druga sprawa, proszę państwa, to jest umowa z portem w Ystad, list intencyjny, który również przewidywał, że do 2019 roku Polska Żegluga Bałtycka wstawi na linię Świnoujście-Ystad dwa nowe duże promy. To jest następna sprawa.

Tak samo sama informacja o końcu budowy dwóch promów, a przynajmniej jednego w 2019 roku została rozdystrybuowana do różnych firm międzynarodowych, między nimi do Clarksons. Jest to organizacja, której raportami wielokrotnie posługiwaliśmy się na posiedzeniach Komisji. Jest to organizacja, która faktycznie robi różne raporty. W raportach z 2017 roku jest napisane, że „Gryfia” skończy budowę pierwszego promu

w 2019 roku. W tamtym czasie, proszę państwa, w 2016 roku najlepsze oferty, jakie były na zrobienie dokumentacji, to było dwadzieścia cztery miesiące, czyli dwa lata. Do tego dochodził jeden rok na uzgodnienia amatorskie – mówię tutaj o optymistycznym wariancie – i trzy lata na budowę. Proszę państwa, w roku 2016 dystrybuowanie informacji, że w ciągu trzech lat wybudujemy coś, co byliśmy w stanie wbudować w minimum sześć lat, było jawnym kłamaniem, oszukiwaniem wszystkich. I wszyscy o tym wiedzieli.

W 2016 roku osobiście byłem z Krzysztofem Piotrowskim, ówczesnym radnym PiS-u, człowiekiem, który u nas odpowiada mniej więcej, z całym szacunkiem, panu Piotrowi Soyce. Wtedy w 2016 roku pan Krzysztof Piotrowski, człowiek, który, jak państwo wiecie, był prezesem Porty Holding, powiedział wyraźnie w Radiu Szczecin, że nie ma możliwości wybudowania w Szczecinie promów.

Następna bardzo ważna informacja. Polska Żegluga Bałtycka nigdy nie chciała budować promów. To jest kłamstwo. Oni nigdy nie chcieli budować. Ich strategią było kupowanie i remontowanie używanych promów, dlatego że nie mieli na to pieniędzy. Powodem tego, że podpisano umowę – dokładnie umowa została podpisana w nocy z 7 na 8 marca 2017 roku – było to, że pan Paweł Brzezicki chciał zrobić prezent dla pani Beaty Szydło. Na 8 marca podpisano umowę, zmuszono Polską Żeglugę Bałtycką do podpisania umowy i wpłacenia 10 000 tys. zł. Są na to dowody.

I powiem państwu jeszcze jedną bardzo ważną rzecz w tej kwestii, dlatego że to też jest charakterystyczne. Polska Żegluga Bałtycka czekała miesiąc na wyrażenie zgody przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na zakup promu Cracovia. Dopiero w momencie, jak podpisała umowę i wpłaciła 10 000 tys. zł, została uruchomiona zgoda na zakup Cracovii. To także są fakty, które są potwierdzone w wyniku różnych kontroli. Niedługo rzeczy te będą wychodziły.

I ostatnia rzecz, proszę państwa, dlatego że już nie będę się rozwodził na temat budowania promów. Chciałbym jednak państwu powiedzieć o konsekwencjach tego, że przez pięć lat nie byliśmy w stanie rozpocząć budowy promów. Otóż, proszę państwa, port w Ystad w tej chwili z własnej kieszeni będzie musiał wyasygnować 25 000 tys. euro dotacji, którą miał dostać z Unii Europejskiej, dlatego że to był wspólny projekt zarządu morskiego portu i portu w Ystad. Proszę państwa, była to inwestycja w dwa nowe stanowiska promowe, dwa nabrzeża w porcie w Ystad. Była to inwestycja w wysokości 100 000 tys. euro. W kwocie tej, proszę państwa, był kredyt plus dofinansowanie w okolicach 25 000 tys. euro. Pieniądze te w tej chwili będą musiały być zwrócone, albowiem polska strona, która się zobowiązała w 2016 roku – mowa o Polskiej Żegludze Bałtyckiej – że będą dwa nowe promy, nie dotrzymała słowa.

Relacje ze Szwecją, proszę państwa, mamy od 1946 roku. To bodaj pierwszy kraj, który uznał, że Szczecin jest polski. Żegluga promowa pomiędzy Polską a Skandynawią była. Oszukaliśmy ich. Powiem państwu, jakie są konsekwencje, ponieważ to jest najważniejsze w tej całej rzeczy z promami. Promy były budowane dla polskich armatorów nie po to, żeby woziły powietrze, tylko po to, żeby przewoziły ładunki. Proszę państwa, całe życie walczyliśmy o S3, o to, żeby tę drogę zrobić. W 2024 roku, może w 2025 roku ma być skończona. Wtedy na linię Świnoujście-Ystad jest potężne uderzenie TIR-ów, dlatego że jest skończona S3. Z Czech do Świnoujścia zasuwają TIR-ry. My w tym czasie nie mamy ani jednego promu, który jest w stanie przewozić ładunki. Powiem państwu dlaczego.

W 2025 roku wchodzą nowe konwencje odnośnie do emisji spalin. Ani jeden z promów, które mamy obecnie, nie będzie w stanie przywozić ładunków. Jedyny prom, który mógłby być przerobiony, nie budowany od nowa, dlatego że na nowy już nie ma czasu, ale jedyny prom, który mógłby być przerobiony – mowa o Cracovii, nie będzie przebudowany. Bodajże w zeszłym tygodniu, o czym pan Czesław Hoc może nie wie, cały pion techniczny w Polskiej Żegludze Bałtyckiej został zwolniony, wszyscy po kolei wylecieli z pracy.

Następna sprawa to bardzo ważna sprawa. Proszę państwa, co jest najważniejsze? Powiem państwu ciekawostkę. W całym projekcie unijnym było też między nimi bunkrowanie LNG. To także nie zostanie zrobione. Wchodzą wszystkie nowe promy z napędem LNG. W Świnoujściu nie ma ich nawet jak zabunkrować LNG. Będą brały to wszystko barkami z Rostocku.

Następna sprawa. W dniu 1 czerwca tego roku weszła konwencja MARPOL. W tej chwili żaden polski prom nie jest w stanie zdać wody odpadowej w porcie w Świnoujściu, tylko muszą to robić w porcie w Ystad, dlatego że zarząd morskiego portu nie jest gotowy. Proszę państwa, wszędzie jest katastrofa, ale powiem państwu jedną rzecz. Wiem o planach budowy promu i powiem państwu tak. Plan budowy promów w oparciu o „Remontową" – to nie jest tajemnicą – i grupę Polskie Promy, czyli o Polską Żeglugę Morską, jest planem jak najbardziej realnym, tylko jest jeden problem. Nie będzie promu w roku 2024, najwcześniej będzie na początku 2026, czyli po okresie, kiedy możemy wykorzystywać nowe promy na linii. W tej chwili z portem w Ystad rozmawia Stena, do portu w Świnoujściu pakuje się Finnlines. Proszę państwa, już kończę, przepraszam, ostatnie zdanie. Proszę państwa, za moment będzie taka oto sytuacja, że cały ładunek, to, co tyle lat budowaliśmy, cały potencjał oddamy obcym armatorom, nie mając żadnego polskiego armatora, który będzie zdolny do przewożenia flotą, która nadaje się do pływania na Bałtyku. Dzisiejsze promy – niektóre z nich mają czterdzieści lat – nie nadają się do przebudowy. Wszyscy to wiedzą.

Mam więc pytanie. Oprócz tego, że budowę promów pokpiliśmy, to pokpiliśmy również polską żeglugę promową na linii Świnoujście-Ystad na Bałtyku. To są konsekwencje zaniedbań. To nie jest sprawa za 12 000 tys., 14 000 tys. czy 15 000 tys. zł. Mówimy o miliardach złotych. To jest odpowiedzialność, którą powinien ponieść pan minister Gróbarczyk i całego jego ministerstwo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Dzisiaj to jest największy problem, że pozycja konkurencyjna polskich armatorów została znacząco osłabiona, jeżeli popatrzymy na to, co robią konkurencyjni armatorzy wodując już swoje promy, które w przyszłym roku będą pływać po Bałtyku.

Jeszcze pan poseł Czesław Hoc. Panie pośle, proszę o zwięzłą wypowiedź, dlatego że chciałbym oddać głos panom z Najwyższej Izby Kontroli.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Bardzo zwięźle do wypowiedzi pana doradcy pana marszałka. Rzeczywiście jestem zdziwiony tą tajemną wiedzą. Rzeczywiście to wręcz porażająca tajemna wiedza. We wszystko bym uwierzył, gdyby nie fakt, że na ostatnim posiedzeniu Komisji twierdził pan, że głębia dokowa kosztuje 100 000 tys. zł, a pan Trzeciakowski powiedział panu, że zapłacił za to 2500 tys. zł. Jeżeli ma pan taką wiarygodność, to powątpiewam w te wszystkie pana rewelacje.

Po drugie, jakie mamy czterdziestoletnie promy? Nova Star ile ma lat? Wie pan ile? No ile? Czterdzieści lat czy osiem lat? Nie wszystkie, a powiedział pan, że wszystkie promy mają czterdzieści lat. Mówię panu o Nova Star.

Po drugie, pan walczył o S3, a my budujemy. Wybudowaliśmy S3, a pan walczył cały czas.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Wszyscy budowali S3.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Tak, wszyscy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Oddaję głos panom z Najwyższej Izby Kontroli. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania, które zostały zadane.

P.o. wicedyrektor departamentu Najwyższej Izby Kontroli Michał Wilkowicz:

Dziękuję bardzo. Po kolei postaram się wynotowane pytania przeczytać i udzielić na nie odpowiedzi. Pierwsza kwestia, czy dotychczasowe nakłady mogą być wykorzystane, odzyskane w nowej formule? Generalnie cały czas chciałbym zastrzegać, że nasze ustalenia są na ten moment, kiedy my tam byliśmy, kiedy trwał proces. Potem prawdopodobnie działy się rzeczy, które mogły to zmienić. Na tamten moment trudno było przesądzać, czy da się to wykorzystać w jakiejś innej formule. Za środki te była wykonana dokumen-

tacja techniczna, był zrobiony element publicystycznie zwany stępką. To, czy można to wykorzystać w nowej formule, zależy od dalszych, późniejszych decyzji.

Jeżeli chodzi o kwestię przechowywania tzw. stępki w Szczecinie, o to, czy „Gryfia" płaci za przechowywanie w Szczecinie, do momentu zakończenia kontroli nie. „Gryfia" przechowywała ów element, a Polska Żegluga Bałtycka „Gryfii" płaciła za to, natomiast „Gryfia" do tamtego momentu nie ponosiła kosztów, przy czym jak później jeszcze odpowiem na inne pytanie, wynikało to też z tego, że „Gryfia" ze szczecińską spółką nie była jeszcze domówiona w formie sformalizowanej co do wspólnego kontynuowania przedsięwzięcia.

Czy były wnioski do prokuratury? Wniosków do prokuratury nie było, ponieważ na tamten moment trudno było powiedzieć o działaniu na szkodę spółki Polska Żegluga Bałtycka czy spółki „Gryfia", dopóki podmioty te, mówiąc kolokwialnie, nie dogadały się pomiędzy sobą. Nie przesądzone byłoby wtedy, kto jakie środki jest w stanie odzyskać, kto poniesie ewentualnie straty, co z tego będzie można wykorzystać w przyszłości. Na tamten moment nie było podstaw do stawiania w tym zakresie tez, iż należałoby zgłosić zawiadomienie do prokuratury.

Na jaką kwotę był kontrakt i jakie były gwarancje? Chciałbym odpowiedzieć na to pytanie w połączeniu z odpowiedzią na pytanie, jak zapadała decyzja, jak w ogóle był wypracowany proces decyzyjny, dlatego że trochę się to wiąże. Jeżeli chodzi o koszt kontraktu, to było 140 000 tys. euro plus ewentualne podatki, ewentualny podatek VAT, jeżeli musiałby być zapłacony. Było pytanie o gwarancje. Gwarancji tutaj nie było i to pewnie było źródłem całego problemu. Polska Żegluga Bałtycka po prostu wzięła na siebie cały ciężar pozyskania finansowania, nie mając żadnych gwarancji. Mając opinię o małej wiarygodności wykonawcy, czyli „Gryfii", nie udało się finansowania pozyskać.

Natomiast wcześniej, o czym już tutaj była mowa, w czerwcu 2016 roku był podpisany list intencyjny, który zainicjował całą kwestię budowania promu, tylko że tam sytuacja wyglądała zupełnie inaczej, ponieważ stroną listu intencyjnego było konsorcjum, w skład którego wchodziła „Gryfia", ale po pierwsze, nie odgrywała kluczowej roli, a po drugie, wchodziły tam takie podmioty jak Gdańska Stocznia „Remontowa" im. Piłsudskiego, Stocznia Remontowa „Nauta", Szczeciński Park Przemysłowy sp. z o. o., czyli właśnie ten podmiot, który zarządza infrastrukturą, która obecnie zajmuje się przemysłem stoczniowym w Szczecinie. List intencyjny, jak sama zresztą nazwa wskazuje, to była tylko pewnego rodzaju deklaracja. Zakończyło się to bez żadnych dalszych efektów, a powodem tego było, jak przynajmniej zeznawały osoby za to odpowiedzialne po stronie rządowej i w spółkach, które kontrolowaliśmy, problem polegał na tym że Gdańska Stocznia „Remontowa" deklarowała, że cena takiego kontraktu musi wynieść co najmniej 160 000 tys. euro. Sprawa ta zakończyła się niepowodzeniem. Zresztą działanie inicjujące w naszym wystąpieniu oceniliśmy pozytywnie, natomiast w sytuacji, kiedy nie doszło to do skutku, umawianie się Polskiej Żeglugi Bałtyckiej tylko i wyłącznie z „Gryfią" uznaliśmy za obarczone ogromnym ryzykiem, co zresztą potem się potwierdziło.

Czyich zgód zabrakło? Zarząd spółki Polska Żegluga Bałtycka nie zwrócił się po prostu do rady nadzorczej, tłumacząc nam, że tak interpretował statut spółki, że było to zobowiązanie niewymagające tego. Stanęliśmy na innym stanowisku. Zresztą było to przedmiotem zastrzeżeń, które zostały rozstrzygnięte na naszą korzyść. Uważaliśmy, że rzeczywiście o taką zgodę zarząd spółki powinien zwrócić się do rady nadzorczej, a nie uczynił tego.

Co się stało z rozliczeniem faktur? Tutaj chciałbym bardzo wyraźnie powiedzieć, że nie stwierdziliśmy jakiś nieprawidłowości w rozliczaniu faktur. Po prostu na moment przeprowadzania kontroli był taki oto stan, że w sytuacji zawieszenia pewnych działań i przedłożenia przez „Gryfię" faktur za dotychczas podniesione koszty, spółka Polska Żegluga Bałtycka weryfikowała owe faktury, żeby uznać, czy stanowią one podstawę do tego, żeby w ramach zapłaconej zaliczki uznać koszty i zaakceptować wydatki po stronie „Gryfii". Na moment zakończenia naszej kontroli stan był taki, że spółka Polska Żegluga Bałtycka przekazała „Gryfii" zaliczkę 10 000 tys. zł. Z zaliczki tej około 1400 tys. zł zostało zweryfikowany pozytywnie, zostało to uznane za uzasadnione koszty po stronie „Gryfii". Natomiast pozostała kwota była w trakcie rozliczania. Wobec tego nie należy wyciągać z tego wniosku, że były to nieprawidłowości, tylko

po prostu był to etap, na którym nie byliśmy w stanie stwierdzić, jak to się dalej potoczy. Myślę, że dzisiaj sprawa ta może być już rozstrzygnięta. Trudno nam powiedzieć, dlatego że tak jak mówię, zawsze mamy ustalenia na pewien moment, na pewną datę.

Kolejna kwestia, czy jest umowa „Gryfii" w sprawie pochylni „Wulkan". Tutaj cały czas wszystko opierało się na deklaracjach „Gryfii". Zresztą wykazaliśmy w wystąpieniu, że Polska Żegluga Bałtycka podeszła łatwowiernie do deklaracji, oświadczeń „Gryfii", że jest ona zdolna pod względem organizacyjnym, technicznym podołać temu przedsięwzięciu. Formalnie umowy pomiędzy „Gryfią", a spółką, która zarządzała pochylnią „Wulkan" nie było, aczkolwiek cały czas w rozmowach z Polską Żeglugą Bałtycką przewijało się, że właśnie podwykonawstwo zapewni wykorzystanie pochylni „Wulkan". Pochylnia „Wulkan" była przedmiotem analizy podmiotu, który na rzecz instytucji finansowych badał, czy „Gryfia" jest w stanie podołać wykonawstwu, a więc czy warto udzielić finansowania Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Tutaj ustalenia były takie, że spółka zarządzająca pochylnią, Szczeciński Park Przemysłowy twierdził, że jest zdolny do zbudowania statku, przy czym konsultant po stronie instytucji finansowych stwierdził, że nie jest w stanie tego zweryfikować, ponieważ od 2011 roku na tejże pochylni jednostki pływające o takich parametrach nie były budowane.

Kolejna kwestia, czy była możliwość – na to pytanie właśnie już odpowiedziałem, dlatego że jest to podobne pytanie – zbudowania takiego promu. Przed chwilą na ten temat powiedziałem.

Teraz kwestia zielonej stoczni, projektu zielonej stoczni. Na moment, kiedy prowadziliśmy kontrolę, a jak mówiłem było to raptem dwa czy trzy miesiące po utworzeniu spółki celowej, która miała się tym zajmować... W informacji, którą państwo posłowie otrzymali, na str. 52-53 dosyć szczegółowo przedstawione są działania, które do tego momentu były przeprowadzone, które do momentu przeprowadzenia przez nas kontroli, zakończenia naszej kontroli, były zrealizowane. Było to zlecenie wykonania opisu technologii, wykonanie raportów oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, itd. Podjęto także negocjacje ze spółką Mars Finance 1 sp. z o. o., która była właścicielem terenu na Wyspie Górno-Okrętowej. Chodziło o uzgodnienie i zawarcie umowy przedwstępnej dzierżawy tego terenu, ale to wszystko były działania wstępne czy może nawet przedwstępne, które zdążyliśmy uchwycić. Dalszego biegu działań nasza kontrola, ze względu na okres objęty kontrolą, nie obejmowała.

Była podnoszona kwestia, czy istniał sens budowy tzw. stępki. Jak powiedziałem, jak powiedzieliśmy w naszym wystąpieniu pokontrolnym, ten element statku miał być budowany później. Aneksem zmieniono kolejność działań i zbudowano to wcześniej. Miało to znamiona jakiejś próby pomocy finansowej dla „Gryfii". Tak to zinterpretowaliśmy, uznając, że nie miało to uzasadnienia ekonomicznego z punktu widzenia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej jako zleceniodawcy całego przedsięwzięcia. Spółka Polska Żegluga Bałtycka po prostu została z tym elementem, który na dodatek generował niewielkie, ale jakieś tam koszty przechowywania.

Wydaje mi się, że wyczerpałem wszystkie pytania, udzieliłem odpowiedzi na pytania, na które państwo posłowie życzyli sobie usłyszeć odpowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Uprzejmie dziękuję. Bardzo proszę o uzupełnienie.

P.o. dyrektor departamentu Najwyższej Izby Kontroli Maciej Maciejewski:

Dodam tylko jedną rzecz, która się przewinęła, o ile dobrze sobie zanotowałem. Pani poseł Gosek-Popiołek postawiła pytanie. Rozumiem, że było to państwa zatroskanie o losy „Gryfii". Może tylko dodam informacyjnie, że jeśli chodzi o samą „Gryfię", aktualnie trwa całkowicie odrębna kontrola Najwyższej Izby Kontroli, która obejmuje działalność i restrukturyzację Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" oraz zaangażowanie Funduszu Rozwoju Spółek S.A. w procesy naprawcze i sprawowania nadzoru właścicielskiego, przy czym jest to tyle, co mogę na ten temat powiedzieć, ponieważ jak powiedziałem, kontrola jest w toku. Jak tylko działania się zakończą, jak będą wyniki, będziecie państwo oczywiście również o tym poinformowani. Będzie tam więcej szczegółów. To tyle tytułem uzupełnienia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie. Może jeszcze przedstawiciele ministerstwa, pan Maciej Styczyński. Panie dyrektorze, wiemy, że na te pytania powinien odpowiadać pan minister Gróbarczyk, zdajemy sobie z tego sprawę, ale jeżeli chciałby pan zabrać głos, to bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury Maciej Styczyński:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu i danie możliwości krótkiego odniesienia się do materiału związanego z kontrolą Najwyższej Izby Kontroli. Oczywiście sam dokument pokontrolny, jak i rekomendacje w zakresie ministerstwa są ministerstwu znane. Na etapie kontroli ówczesne Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej współpracowało z kontrolerami Najwyższej Izby Kontroli. Zostaliśmy zaznajomieni z projektem wystąpienia pokontrolnego. Ówczesne Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zgłosiło uwagi praktycznie do większości postawionych przez Najwyższą Izbę Kontroli tez. Uwagi te zostały odrzucone na etapie decyzji Kolegium Najwyższej Izby Kontroli.

Jeżeli chodzi o dalsze losy projektów ujętych w Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w ramach Programu Batory, to już wybrzmiało podczas dzisiejszego posiedzenia, że jeżeli chodzi o projekt promowy, który jest głównym przedmiotem i zainteresowania kontroli, i wypowiedzi państwa posłów, w chwili obecnej w celu kontynuowania prac właśnie nad Programem Batory została powołana spółka prawa handlowego Promy Polskie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, której celem jest właśnie koordynacja budowy promów dla polskich armatorów, to znaczy dla Polskiej Żeglugi Morskiej – jeżeli mówimy o Polskiej Żeglugi Morskiej, oczywiście chodzi o Unity Line – jak również dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Będzie to również, tak jak już wybrzmiało, w formule trzy plus jeden. Zostało to przez pana ministra Gróbarczyka oficjalnie przedstawione opinii publicznej. Właśnie ta spółka jest podmiotem, który będzie koordynował budowę promów.

Sam projekt promowy od początku budowany był jako projekt wpisujący się w strategię modernizacji floty polskich armatorów, ponieważ, co nie wybrzmiało podczas posiedzenia, oczywiście wszyscy zdają sobie sprawę, że promy powinny mieć około 4 tys. metrów linii ładunkowej. Taki jest standard dla nowoczesnych promów. Dzięki temu armatorzy użytkujący tego typu jednostki są w stanie normalnie funkcjonować na odpowiedniej marży. Również nowe jednostki spełniają wszystkie stale uszczegóławiane chociażby normy środowiskowe.

Tutaj prace trwają. W dniu 30 sierpnia tego roku Prezes Rady Ministrów, działając w imieniu Skarbu Państwa, zawarł umowę inwestycyjną właśnie pomiędzy Skarbem Państwa a Polskimi Promami, która polega na zainwestowaniu przez Skarb Państwa około 1 000 000 tys. zł na zasadach komercyjnych. Suma ta pozwoli na budowę promów, a przez to realizację tej części Programu Batory, oraz zapewnienie polskim armatorom odpowiednich narzędzi do prowadzenia działalności armatorskiej.

Jeżeli chodzi o kolejne projekty wchodzące w skład Programu Batory, oczywiście zaczynając od projektu INNOship, który polegał na wsparciu działalności innowacyjnej w stoczniach, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju zakończyło obie zaplanowane transze naboru projektów i wybrało projekty spełniające wymogi. Generalnie aktualnie trwa ewaluacja projektu, a więc tutaj jeżeli chodzi o sam proces przyznania środków budżetowych, de facto został on zakończony zgodnie z planem.

Jeżeli zaś chodzi o projekt recyklingowy zielona stocznia, rzeczywiście tak jak pan prezes i panowie dyrektorzy z Najwyższej Izby Kontroli powiedzieli, kontrola dotyczyła okresu do września 2019 roku, czyli okresu kilku miesięcy od zawiązania spółki celowej. Zawiązanie spółki celowej było jednym z efektów prac grupy roboczej, która wcześniej pracowała nad tym tematem. I co tutaj można powiedzieć? Spółka celowa pracuje. Po to, żeby prowadzić legalny, dlatego że o taki chodzi, biznes w zakresie recyklingu statków, potrzebne jest uzyskanie wszelkich zgód środowiskowych. Jest to proces długotrwały. Potrzebne jest opracowanie odpowiednich technologii demontażu. W projekcie zielonej stoczni chodziło nie tylko o demontaż, ale o cały cykl recyklingowy, zgodnie z ideą

gospodarki o obiegu zamkniętym, czyli też o to wszystko, co jest związane z produktami rozbiórkowymi.

Jeżeli chodzi o ostatnie działania, z tego, co jest wiadome Ministerstwo Infrastruktury z ostatnich doniesień, czyli z września tego roku, Zakład Recyklingu Statków Szczecin razem ze Stocznią Szczecińską „Wulkan" oraz jednym z podmiotów prywatnych zawarł umowę partnerstwa, która zakłada wspólną realizację w terminie dwudziestu czterech miesięcy projektu polegającego na demontażu około stu jednostek żeglugi śródlądowej. Generalnie chodzi o barki śródlądowe. Z tego, co nam wiadomo, w odczuciu spółki jest to również dobre wprowadzenie technologiczne pod rozbiórkę statków, albowiem jednostki śródlądowe bez napędu pozwalają na uchwycenie wszelkich niuansów technologicznych w tym zakresie. Tutaj zmierzam do tego, że projekt zielonej stoczni, wbrew temu, co czasami słychać, nie jest projektem martwym, rozwija się. Również patrząc na tle pandemii COVID, która utrudniła działania, warte jest odnotowania, że projekt cały czas idzie do przodu.

Jeżeli chodzi o projekt offshore'owy I-offshore, tutaj kwestią rzutującą na rozpoczęcie prac operacyjnych grupy roboczej było zakończenie czy też zbudowanie podwalin, jeżeli chodzi o przepisy dotyczące offshore'u w Polsce, czyli ustawy offshore'owej. Zakładane przez nas działanie grupy roboczej to stworzenie produktu eksportowego. Dlatego najlepiej jest działać w środowisku, gdzie istnieje ustalony stan prawny. Taki stan prawny został stworzony. Ostatnie działanie, jakie zrobiło ministerstwo w tym zakresie, to zweryfikowanie składu grupy roboczej w oparciu o instytucje naukowe, jak również instytucje przemysłowe. Na koniec tego roku, na początek roku przyszłego planujemy rozpoczęcie prac nad określeniem kwestii produktowych. Jest to okres, który umożliwi osadzenie działań w normalnym, realnym otoczeniu prawnym dedykowanym działalności offshore'owej w Polsce, a także uspokojenie się rynku offshore'owego na świecie, ponieważ tak jak mówiłem, istotą jest tworzenie produktu eksportowego w postaci platformy modułowej.

Szanowni państwo, to tyle o samym Projekcie Batory, tyle o jego realizacji. Mam nadzieję, że krótko zdołałem nakreślić aktualny stan z punktu widzenia ministerstwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie, panie dyrektorze. Jeszcze pytanie?

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Dwa zdania.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę już podsumowując na sam koniec, dlatego że wszyscy muszą iść na następne posiedzenia.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Chciałbym tylko dodać jedną rzecz. Niech państwo zwrócą uwagę na pewną kolejność zdarzeń. Zaczynaliśmy Projekt Batory budując prom w Szczecinie przez stocznię „Gryfia" i przez Stocznię Szczecińską, a teraz będziemy budowali w Gdańsku przez Stocznię „Remontowa" i nie dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, a dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Jest to jedna sprawa.

I po drugie, pan Maciej Styczyński powiedział, że w nowym projekcie zielonej stoczni już nie ma „Gryfii", pan nie wymienił „Gryfii". Powiem tylko jedną rzecz. Brałem udział w projekcie, pomagałem „Gryfii", dlatego że przynosiłem cały know how z Danii. Jest to projekt innowacyjny polegający na tym, że tnie się kadłuby nie palnikami, a nożycami hydraulicznymi. Dlatego dla takiej stoczni jak „Gryfia" przedłużenie działalności w ramach stoczni złomowej byłoby rewelacyjne. W momencie jak nie ma remontów, można złomować jednostki.

I jeszcze tylko ostatnie zdanie odnośnie do słynnej głębi dokowej. Pan Trzeciakowski na ostatnim spotkaniu powiedział także, że 100 000 tys. zł miała kosztować głębia

dokowa w Świnoujściu. Jeżeli chodzi o głębię w Szczecinie, kwota 2600 tys. zł to nie była cena za wybudowanie nowej głębi, tylko podczyszczenie istniejącej głębi na taki sam dok, który przyjechał ze Świnoujścia. Tutaj nie ma mowy o żadnej budowie nowej głębi. Faktycznie koszt budowy nowej głębi pod dok nr 8 to jest około 100 000 tys. zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję.

Naczelnik wydziału MI Maciej Styczyński:

Jedno zdanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jedno, proszę.

Naczelnik wydziału MI Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Trochę ad vocem do wypowiedzi pana Rafała Zahorskiego na temat obecności Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" w projekcie zielonej stoczni. Jednym ze wspólników, współwłaścicieli Zakładu Recyklingu Statków Szczecin jest właśnie Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" S.A. Stąd podany przeze mnie ostatni przykłady działalności związanej z rozbiórką jednostek żeglugi śródlądowej polega na tym, że Zakład Recyklingu Statków Szczecin, którego współwłaścicielem jest „Gryfia", Krajowa Izba Gospodarcza i Fundusz Rozwoju Spółek, zawarł umowę ze Stocznią Szczecińską „Wulkan" i z jednym z podmiotów prywatnych właśnie po to, żeby prowadzić tego typu działalność operacyjną. Stąd Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" jakby poprzez swoją spółkę, której jest współwłaścicielem, uczestniczy w działalności recyklingowej czy w zielonej stoczni. Tak tylko dla porządku, żeby to też brzmiało. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo rozbudowane zdanie. Dziękuję uprzejmie. Dziękuję uprzejmie za pytania, które padły, za odpowiedzi, które zostały udzielone, za prezentację raportu.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję za obecność. Panu prezesowi Dziubie oraz panom dyrektorom Wilkowiczowi i Maciejewskiemu dziękuję za przedstawienie szczegółowych informacji na temat raportu. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.